

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 juli 2015

WETSONTWERP

**tot verlenging van de steunmaatregelen aan
het gecombineerd en het verspreid vervoer
voor de periode 2015-2016**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	5
III. Stemmingen	7

Zie:

Doc 54 **1194/ (2014/2015):**
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 juillet 2015

PROJET DE LOI

**portant prolongement des mesures de soutien
au transport combiné et au transport diffus
pour la période 2015-2016**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	5
III. Votes	7

Voir:

Doc 54 **1194/ (2014/2015):**
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

2229

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel
Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)
PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)
PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 1 juli 2015.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS, verwijst naar de toelichting (DOC 54 1194/1, blz. 4). Ze voegt er het volgende aan toe.

Dit wetsontwerp strekt ertoe voor een periode van twee jaar een verlenging mogelijk te maken:

— van de steun aan het gecombineerd spoorwegvervoer;

— van de steun aan het verspreid vervoer.

Algemeen

Met dit wetsontwerp wordt aldus aan de spoorwegsector de waarborg gegeven dat maatregelen worden genomen om het hem voor de komende twee jaar mogelijk te maken beter weerstand te bieden aan de concurrentie van het wegvervoer (d.w.z. door de bestaande scheefftrekkingen weg te werken).

Het doel van deze steunmaatregelen ten gunste van het gecombineerd en het verspreid vervoer is het huidige aandeel van het spoor in het goederenvervoer te handhaven of zelfs te verhogen.

De bevordering van het vervoer per spoor heeft een voor de hand liggend positief effect op het milieu.

Gelet op de rol van het vervoer in de Belgische economie, sluit het voortzetten van een subsidiebeleid ten voordele van het gecombineerd en het verspreid vervoer aan bij het door deze regering gewenste beleid van economisch herstel.

Wat in het bijzonder het gecombineerd vervoer betreft

In vergelijking met het wegvervoer is deze vorm van spoorgoederenvervoer heel wat duurder wegens de extra afhandelingsoperaties van de transporteenheden naar of van een trein in de havens (aan de kaaïen van de haven en in de spoorterminals) en in de binnenlandse terminals. Het voor- en natransport van een container die via het spoor naar het binnenland gebracht wordt, wordt meestal uitgevoerd door vrachtwagens.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 1^{er} juillet 2015.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB, renvoie à l'exposé des motifs (DOC 54 1194, p. 4) tout en ajoutant ce qui suit.

Le présent projet de loi vise à permettre:

— une prolongation pour une période de deux ans du soutien au transport combiné ferroviaire;

— une prolongation pour une période de deux ans du soutien au trafic diffus.

De manière générale

Par ce projet, la garantie est ainsi donnée au secteur ferroviaire que des mesures soient prises afin de lui permettre de mieux résister à la concurrence au transport routier pour les deux prochaines années (c.-à-d. en éliminant les distorsions existantes).

L'objectif de ces mesures d'aide en faveur du transport combiné et du transport diffus est de maintenir, voire d'accroître la part actuelle du rail dans le transport de marchandises.

La promotion du transport ferroviaire a un impact favorable évident sur l'environnement.

Étant donné le rôle du transport dans l'économie belge, la poursuite d'une politique de subventionnement aux transports diffus et combiné s'inscrit dans la politique de relance économique voulue par ce gouvernement.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport combiné

Cette forme de transport ferroviaire de marchandises est bien plus chère que le transport routier en raison des opérations de manutention supplémentaires des unités vers ou depuis un train dans le port (aux quais et dans les terminaux ferroviaires) et les terminaux intérieurs. Les pré- et post-transports d'un container qui est amené via le rail vers l'intérieur du pays sont dans la plupart des cas effectués par camions.

Zonder financiële ondersteuning door compensatie van de kosten verbonden aan de talrijke afhandelingsoperaties is het grootste deel van het binnenlands gecombineerd spoorvervoer gedoemd te verdwijnen.

Dit was ook één van de conclusies in de studie die de *Policy Research Corporation* in 2012 heeft uitgevoerd als evaluatie van de federale steunmaatregel aan het gecombineerd goederenvervoer per spoor 2009-2012.

Als gevolg van de verdwijning van dit vervoer zullen er duizenden vrachtwagens extra op de weg komen met als effect milieuoverlast, alsook een verhoogde congestie en een verminderde veiligheid op de weg.

Hoewel het hier gaat om een voortzetting van een bestaand subsidiestelsel, kan niet worden ontkend dat het aantal vervoerde eenheden in 2014 met een derde is gedaald t.o.v. 2007. Deze dalende evolutie is merkbaar sinds de economische crisis vanaf 2008/2009 maar houdt ook verband met het feit dat er een belangrijke verschuiving is geweest die maakt dat een aantal grote rederijen hun routes hebben verplaatst en niet noodzakelijk nog Zeebrugge of een Belgische haven aandoen. De concurrentie die zich afspeelt met de Nederlandse havens en vooral met Rotterdam, is een feit en vormt een voortdurende uitdaging voor de Belgische zeehavens.

Tot slot mag ook niet worden voorbijgegaan aan de onzekerheid die er gedurende vele maanden in 2014 heeft bestaan rond het al dan niet toekennen van subsidies, wat de transportactiviteit van gecombineerd vervoer per spoor niet ten goede is gekomen.

Met het voorstel om ten minste voor dit en volgend jaar de zekerheid te bieden dat er subsidies zijn voor het gecombineerd vervoer, wil ik een minimum aan perspectief bieden aan de verladers en vervoerders.

Wat het verspreid vervoer betreft

Het verspreid vervoer speelt een belangrijke rol in het goederenvervoer per trein. Het gaat om spoorvervoer van zendingen met een beperkte omvang (soms bestaande uit één wagon), voor binnen- of buitenlandse bestemmingen en via verscheidene treinen. Een dergelijke activiteit vereist meerdere treinrangeringen.

Gelet op de kosten ervan, zijn die rangeringen vaak een bron van financieel verlies. Het verspreid vervoer is dan ook in alle landen verliesgevend. Het wordt trouwens vooral door de vanouds bestaande spoorwegmaatschappij uitgevoerd.

Sans soutien financier sous la forme d'une compensation des coûts liés aux nombreuses opérations de manutention, la plus grande partie du transport ferroviaire intérieur est condamnée à disparaître.

Telle était également l'une des conclusions de l'étude effectuée par *Policy Research Corporation* en 2012 à titre d'évaluation de l'aide fédérale belge au transport combiné par rail 2009-2012.

En conséquence de la disparition de ce transport, des milliers de camions supplémentaires seraient présents sur les routes, avec des effets en termes de pollution de l'environnement, de congestion accrue et de diminution de la sécurité routière.

Bien qu'il s'agisse en l'occurrence de la prolongation d'un système de subside existant, on ne peut nier qu'en 2014, le nombre d'unités transportées a diminué d'un tiers par rapport à 2007. Tangible depuis la crise économique de 2008/2009, cette baisse est également liée à un glissement important à la suite duquel un certain nombre de grands armateurs ont modifié leurs routes et ne s'arrêtent plus nécessairement à Zeebrugge ou dans un port belge. La concurrence avec les ports néerlandais et en particulier avec Rotterdam est réelle et constitue un défi permanent pour les ports maritimes belges.

Enfin, on ne peut perdre de vue l'incertitude qui a régné pendant de longs mois en 2014 quant à l'octroi ou non de subsides, ce qui n'a pas été profitable à l'activité du transport combiné ferroviaire.

En proposant de garantir le maintien des subsides au transport combiné au moins pour l'année en cours et l'année prochaine, la ministre entend offrir un minimum de perspectives aux chargeurs et aux transporteurs.

En ce qui concerne le transport diffus

Le trafic diffus joue un rôle important dans le transport de marchandises par train. Il s'agit d'un transport ferroviaire d'envois de taille réduite (parfois constitués d'un seul wagon) dirigés vers des destinations intérieures ou étrangères en empruntant plusieurs trains. Il s'agit d'une activité qui nécessite plusieurs triages de trains.

Vu leurs coûts, ces triages sont souvent sources de pertes financières. Le transport diffus est dès lors déficitaire dans tous les pays. Il est d'ailleurs principalement réalisé par la société ferroviaire historique.

Dat soort spoorvervoer werd in België in 2013 voor het eerst gesubsidieerd.

Wat de toegewezen bedragen betreft

Samengevat, wordt voorgesteld om te werken met hetzelfde subsidiesysteem en hetzelfde jaarlijks begrotingskader, zoals vastgesteld voor 2014, dat wil zeggen een jaarlijks budget van 4,5 miljoen euro voor het gecombineerd vervoer en van 10,5 miljoen euro voor het verspreid vervoer; in totaal dus 15 miljoen euro.

Dit wetsontwerp vormt een belangrijk element onder de nodige maatregelen om het goederenvervoer per spoor mogelijk te maken en er bijgevolg voor ons land aanzienlijke maatschappelijke voordelen uit te halen.

Het geeft aan die bedrijfstak bepaalde vooruitzichten die aansluiten bij de conclusies die, wat het gecombineerd vervoer betreft, in 2012 uitvoerig aan bod zijn gekomen in de studie en in het rapport van de *Policy Research Corporation*.

Uiteraard zal op langere termijn een en ander opnieuw moeten worden onderzocht naar gelang van de maturiteit van de markt en de intensiteit van de concurrentievervalsingen.

Om de vooruitzichten van deze activiteit en het juiste niveau van subsidie te onderzoeken, werd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd een studie te verrichten naar de wenselijkheid van een dergelijk systeem van subsidies vanaf 2017. Te gelegener tijd, en na overleg met alle *stakeholders* en met de gewesten, zou in 2017 een nieuw ontwerp voor een systeem van subsidies kunnen worden voorgesteld.

II. — BESPREKING

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) merkt op dat de FOD Mobiliteit zal onderzoeken of verdere subsidiëring vanaf 2017 nog te rechtvaardigen valt. Op dat moment — vanaf 2016 — zal immers de kilometerheffing van kracht zijn. Het concurrentienadeel van het vrachtvervoer per spoor zal op dat ogenblik weggewerkt zijn. Het heeft weinig zin het vrachtvervoer per spoor te subsidiëren indien dat onrendabel blijkt te zijn.

Mevrouw Daphne Duméry (N-VA) is van oordeel dat het effect van de kilometerheffing minimaal zal zijn. Een vervoerder moet kunnen kiezen tussen evenwaardige alternatieven. De spreker wenst te vernemen of de

Ce type de transport ferroviaire a été subsidié pour la première fois en 2013 dans notre pays.

En ce qui concerne les montants attribués

En synthèse, il est proposé de travailler avec le même système de subsides et le même cadre budgétaire annuel, tel qu'il était également fixé pour 2014, en l'occurrence un budget d'un montant annuel de 4,5 millions d'euros pour le transport combiné et de 10,5 millions d'euros pour le transport diffus, soit un total de 15 millions d'euros.

Le présent projet de loi constitue un élément important parmi les mesures nécessaires pour permettre l'activité de transport de marchandises par rail et en retirer dès lors d'importants bénéfices sociétaux pour notre pays.

Il donne certaines perspectives à ce secteur d'activités, lesquelles rejoignent les conclusions qui, en ce qui concerne le transport combiné, ont été amplement évoquées dans l'étude et le rapport réalisés par la *Policy Research Corporation* en 2012.

Il va de soi qu'à plus long terme, les choses devront être réexaminées en fonction de la maturité du marché et de l'intensité des distorsions de concurrence.

Afin d'examiner les perspectives futures de cette activité et le niveau adéquat de subsides, il a été demandé au *SPF Mobilité et Transports* de réaliser une étude pour examiner l'opportunité d'un tel système de subsides à partir de l'année 2017. En temps opportun et, après concertation avec l'ensemble des *stakeholders* et avec les Régions, un nouveau projet de système de subsides pourrait être proposé dès 2017.

II. — DISCUSSION

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) souligne que le SPF Mobilité examinera s'il se justifie encore de verser des subventions à partir de 2017. En effet, la taxe kilométrique sera alors déjà en vigueur, puisqu'elle s'appliquera à partir de 2016, et le handicap concurrentiel du transport ferroviaire de marchandises sera résorbé. Il serait peu judicieux de subventionner le transport ferroviaire de marchandises si cela ne s'avère pas rentable.

Mme Daphne Duméry (N-VA) estime que la taxe kilométrique n'aura qu'une incidence minime. Les transporteurs doivent pouvoir choisir entre des alternatives équivalentes. L'intervenante demande si le SPF Mobilité

FOD Mobiliteit zal kijken naar het netto-aantal vervoerde containers of een andere vergelijkingsmethode zal worden aangewend.

De heer Gilles Foret (MR) wijst op de voordelen voor het milieu van het vrachtvervoer per spoor dat onder zware concurrentiële druk staat van het vrachtvervoer over de weg. Ook de “modal shift” naar de binnenvaart — ofschoon dit uiteraard een gewestelijke bevoegdheid is — moet worden onderzocht.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) verwijst naar de noodzakelijke “modal shift” van de weg naar het spoor, die de onderliggende reden vormt van de subsidiëring. De spreker wenst te vernemen of de periode van eind 2014 — de huidige subsidiëring liep tot 31 december van afgelopen jaar — tot nu geen hiaat vertoont. De spreker wijst er ook op dat de MR tegen de kilometerheffing is, die nochtans als een middel wordt gezien om de concurrentievervalsing tussen het vrachtvervoer over de weg en per spoor iet of wat te verminderen. Zal de evaluatie gebeuren door het Planbureau of door de FOD Mobiliteit? Welke methodologie zal worden gehanteerd? Zal men alleen de impact van de kilometerheffing in ogenschouw nemen of de kans grijpen het vrachtvervoer te vergroenen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) feliciteert de minister met de indiening van voorliggend ontwerp. De ondersteuning van het vrachtvervoer per spoor is hoognodig. Toch mag de “modal shift” naar de binnenvaart niet worden veronachtzaamd. Vrachtwagens betalen niet voor het gebruik van de wegen, terwijl treinen wel een niet geringe rijpadvergoeding moeten voldoen vooraleer andere kosten in rekening kunnen worden gebracht. De impact van de kilometerheffing zal niet groot genoeg zijn om de concurrentievervalsing tussen de weg en het spoor ongedaan te maken. Een verlenging van de steunmaatregel zal dan ook hoogstwaarschijnlijk geboden zijn.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) wijst erop dat alle bevoegdheidsniveaus bij deze problematiek betrokken moeten worden. Het marktaandeel van het vrachtvervoer per spoor — nochtans een zeer waardevol alternatief voor het vrachtvervoer over de weg — daalt ieder jaar in aantal ton. Daarom is de voorliggende verlenging met twee jaar van de subsidiëring een minimum. Wat was het advies van Europa? En van de regio's?

se basera sur le nombre net de conteneurs transportés ou s'il utilisera une autre méthode comparative.

M. Gilles Foret (MR) attire l'attention sur les avantages environnementaux du transport ferroviaire de marchandises, qui doit faire face à la pression concurrentielle importante du transport de marchandises par route. Il faudrait également se pencher sur le “modal shift” vers la navigation intérieure — quoiqu'il s'agisse bien entendu d'une compétence régionale.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) renvoie à la nécessité de procéder à un “modal shift” du transport par route vers le transport ferroviaire, qui est à la base de l'octroi des subventions. Le versement de subventions ayant été prévu jusqu'au 31 décembre de l'année passée, l'intervenant demande s'il n'y a pas un “trou” entre la fin de l'année 2014 et aujourd'hui. Il fait également observer que le MR est opposé à la taxe kilométrique, qui est pourtant considérée comme un moyen de réduire quelque peu les distorsions de concurrence entre les transports routier et ferré de marchandises. L'évaluation sera-t-elle réalisée par le Bureau du Plan ou par le SPF Mobilité? Quelle sera la méthodologie utilisée? Sera-t-il uniquement tenu compte de l'impact de la taxe kilométrique, ou profitera-t-on de l'occasion pour conférer un caractère plus écologique au transport de marchandises?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) félicite la ministre pour le dépôt du projet de loi à l'examen. Il est absolument essentiel de soutenir le transport ferroviaire de marchandises. L'intervenant estime toutefois qu'il ne faut pas négliger le glissement modal vers la navigation intérieure. Les camions peuvent circuler gratuitement sur les routes, tandis que les trains doivent payer une redevance non négligeable pour l'utilisation des sillons avant que d'autres frais puissent être portés en compte. L'impact de la taxe kilométrique ne permettra pas d'éliminer les distorsions de concurrence entre le transport par route et le transport ferroviaire. Il sera donc probablement nécessaire de prolonger la mesure de soutien.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) souligne que tous les niveaux de pouvoir doivent être associés à cette problématique. La part de marché, exprimée en nombre de tonnes, du transport ferroviaire de marchandises, qui constitue pourtant une très bonne alternative au transport par route, diminue chaque année. La prolongation prévue de deux ans des subventions est donc un minimum. Quel était l'avis de l'Europe et des Régions?

De minister antwoordt:

1° Aangaande de evaluatie voor een eventuele verlenging: de evaluatie wordt dit jaar nog aangevat door de FOD Mobiliteit, hetzij met externe, hetzij met interne experts;

2° Aangaande de “*modal shift*”: de intermodaliteit is de sleutel tot een vlottere mobiliteit; alles moet worden ingezet om deze te verbeteren;

3° Aangaande de impact van de kilometerheffing: deze kan op dit moment niet correct worden ingeschat daar niet alleen de impact van de kilometerheffing moet worden geëvalueerd maar ook die van de nieuwe actoren in het goederenvervoer;

4° Aangaande het hiaat tussen eind 2014 en nu: de wet — die geldt voor de periode 2015-2016 — voorziet in terugwerkende kracht, zodat de steunmaatregel — die op het einde van het jaar wordt verrekend — voor het hele jaar 2015 geldt;

5° Aangaande het advies van Europa en de regio's: Europa was het eens met de financiële constructie; één Gewest heeft positief gereageerd.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 31 worden achtereenvolgens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt eveneens ongewijzigd en eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN DEN BERGH

Karine LALIEUX

La ministre répond:

1° en ce qui concerne l'évaluation d'une prolongation éventuelle: cette évaluation sera entamée cette année encore. Elle sera réalisée par le SPF Mobilité avec la collaboration d'experts externes ou internes;

2° en ce qui concerne le glissement modal: l'intermodalité est la clé d'un trafic fluide; il faut tout faire pour la promouvoir;

3° en ce qui concerne l'impact de la taxe kilométrique: cet impact ne peut pas encore être estimé correctement à l'heure actuelle, car il faut également évaluer l'incidence de l'arrivée de nouveaux acteurs dans le secteur du transport de marchandises;

4° en ce qui concerne le manque de continuité entre la fin de l'année 2014 et aujourd'hui: la loi — qui s'applique à la période 2015-2016 — prévoit la rétroactivité, ce qui signifie que la mesure de soutien — qui sera liquidée à la fin de l'année — s'applique pour l'ensemble de l'année 2015;

5° en ce qui concerne l'avis de l'Europe et des Régions: l'Europe a marqué son accord sur la construction financière; une des Régions a réagi positivement.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} à 31 sont successivement adoptés, sans aucune modification, à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi est également adopté, sans aucune modification, à l'unanimité.

Le rapporteur,

La présidente,

Jef VAN DEN BERGH

Karine LALIEUX